

Landskapskaraktärsanalys

- *som metod för planering av gång- och cykelväg*



Sandra Malmberg

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

EX0499 Projekt i landskapsarkitektur, 2012, 15 hp på landskapsarkitekturprogrammet, Uppsala

Nivå: Grundnivå G2E

© Sandra Malmberg

Alla foton är tagna av författaren om inget annat anges.

Titel: Landskapskaraktärsanalys - som metod för planering av gång- och cykelväg

Engelsk titel: Landscape Character Assessment – as a Method for Planning Foot Paths and Bicycle Paths

Nyckelord: gång- och cykelväg, Landscape Character Assessment, landskapkaraktärsanalys, regional planering, Uppland

Handledare: Maria Hedberg, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Katri Lisitzin, SLU, institutionen för stad och land

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>

Sammandrag

Detta kandidatarbete uppfördes vid Institutionen för stad och land, Sveriges Lantbruksuniversitet, Ultuna, under vårterminen 2012 efter en introduktion till projektet av Ramböll, Uppsala. Målet med studien var att undersöka hur det går att underlätta för fotgängare och cyklister att röra sig utmed länsväg 255 på ett säkert och trivsamt sätt, samt att undersöka vilken möjlighet landskapet har att klara dessa förändringar. Ämnet knyter samman flera viktiga aspekter för en landskapsarkitekt då arbetet behandlar en fråga som är viktig både ur gestaltungs- och planeringsperspektiv samt har stor betydelse för samhällets invånare och för naturens hållbarhet. Då sträckan som studerades är nästan två mil lång gjordes studien på en övergripande nivå med landskapets helhet i fokus.

I analysen lades särskild vikt vid visuella upplevelsevärden som kan uppfattas i gång- och cykelfart, det vill säga stora landskapselement och variation av naturtyper. Även perceptuella värden såsom fysisk bekvämlighet samt känslomässiga upplevelser studerades. I detta syfte användes Landscape Character Assessment som är en metod för att karaktärisera och bedöma landskap. Metoden används idag i många länder, även i Sverige, men här pågår fortfarande utvecklingen av landskapsanalysmetoder anpassade till just vårt land. I och med ratificerandet av den europeiska landskapskonventionen har Sverige skrivit under på att i sin planering ta hänsyn till landskapets värden samt att utnyttja dess resurser på ett långsiktigt hållbart sätt. För att uppfylla konventionen behöver olika värden och resurser lokaliseras inför nya projekt. Resultatet av min studie kan därför också ge en indikation på om Landscape Character Assessment är användbar och hur metoden ska anpassas i regionala projekt.

För att utföra analysen på ett korrekt sätt behövdes kunskap om områdets förutsättningar, projektets omfattning samt om hur analysmetoden tillämpas. Denna kunskap hämtades både från litteratur- och kartstudier, intervjuer samt besök på platsen.

Studien begränsades till sträckan mellan stadsdelen Sävja i Uppsala samt Vassunda i Knivsta kommun då dessa platser har planerade respektive befintliga cykelnät att knyta samman med. Analyserna gjordes i första hand under dagtid, då det beräknades vara tidpunkten som en framtida gång- och cykelvägen kommer att användas mest.

Studien resulterade i ett förslag på dragning av gång- och cykelväg som ger en positiv upplevelse genom ett tryggt färdssätt och ökad möjlighet att ta sig ut i naturen samtidigt som förslaget tar hänsyn till landskapet som det ser ut idag.

Abstract

This article was written for the Department of Urban and Rural Development, Swedish University of Agriculture Sciences, Ultuna, during spring 2012 in collaboration with Ramböll, Uppsala. The aim of this study was to examine ways to facilitate travelling along road 255 for pedestrians and cyclists, so that their journey becomes safe and pleasant and to analyse the possibility landscape has to cope with these changes. The aim of this inquiry was to find a place where the experience of the landscape is favored at the same time as the interference in the landscape is as small as possible. The subject ties together several important aspects of a landscape. The article deals with an issue that is important from a designing and planning perspective which is important for members of the community and the sustainability of nature. The article was primarily aimed for landscape architects, urban planners, commuters, residents, exercisers and tradesmen in the area, but also those who are interested in Landscape Character Assessment as a method.

The Landscape Character Assessment is a method for analyzing landscape on the basis of visual and perceptual value. In this article the method was used to conclude the best place for a foot path and a bicycle path between Uppsala and Vassunda. In the analysis particular attention was given to visual amenity value that can be perceived in walking and cycling speed which corresponds to large landscape features and variety of biotopes. Furthermore perceptual values such as physical comfort and emotional experiences were studied. Landscape Character Assessment is also a method to characterize and evaluate the landscape, this has proven useful for my purpose. Today the method is used in many countries, including Sweden, but there is still ongoing development of landscape analysis methods tailored towards our country. With the ratification of the European Landscape Convention, Sweden has signed up to take account of landscape values and to use its resources in a sustainable manner in planning. To comply with the conventions different values and resources have been located for future projects. The results of this study can therefore provide an indication of whether Landscape Character Assessment is useful, and how it can be used in regional projects.

To perform the analysis properly required knowledge of the conditions of the area, the aim of the project and how the method was applied. This knowledge was gained from studies of literature and maps, interviews and site visits.

The study was limited to the distance between the cities of Uppsala and Vassunda as these sites have both planned and existing cycling network to link to. The analyses were primarily done in daytime, which was estimated to be the time when a future pedestrian and bicycle path would be used most.

The study resulted in a proposal on the routing of a pedestrian and bicycle path that offers a positive experience in case of safer mean of travelling, pleasant views and better opportunities to get out into nature without affect the landscape negative.

Introduktion

I detta arbete behandlar jag frågan hur en gång- och cykelväg, i fortsättningen GC-väg, mellan stadsdelen Sävja i Uppsala och Vassunda i Knivsta kommun skulle kunna utformas med hänsyn till omgivande landskap. Värderingen gjordes utifrån metoden Landscape Character Assessment, framöver förkortad LCA (The Countryside Agency 2002).

Den europeiska landskapskonventionen ratificerades av Sverige första maj 2011, vilket innebär att Sverige i sin planering ska ”öka medvetenheten om landskapets värde och betydelse i det civila samhället” samt ”utveckla en helhetssyn på landskapets värden och hållbar förvaltning av dessa” (Riksantikvarieämbetet 2012). Det finns alltså en skyldighet att utreda och ta hänsyn till påverkan på landskapet i samband med nya projekt.

Enligt branschorganisationen *Svensk Cykling* (2011) har motion stor betydelse för folkhälsan. De påstår bland annat att cykling kan leda till högre lungkapacitet, bättre motorik och bättre självförtroende. Gång och cykling främjar även miljön samt den privata ekonomin jämfört med att välja bilen.

Idag driver *Gruppen för cykel- och promenadväg utmed Gamla Stockholmsvägen* (u.å) aktivt frågan om en gång- och cykelväg mellan Vassunda och Uppsala. Enligt Michael Eriksson¹ använder sig cykelpendlare i dagsläget av länsvägen för att ta sig till Uppsala. Detta medför en ökad risk för trafikolyckor då bilar, cyklister och gående samsas på den smala länsvägen.

I Uppsala kommuns översiktsplan från 2010 står att läsa att ”cykelnätet i staden ska bli ännu mer sammanhängande och ska kopplas till GC-vägar mot landsbygden och dess tätorter”. Knivsta kommun skriver i sammanfattningen av sin översiktsplan Planens huvuddrag (2006) att planering av nya GC-vägar ska föreslås på landsbygden in mot tätorterna och inom tätorterna. Detta talar för att en GC-väg mellan de båda kommunerna är i linje med framtidsplaneringen.

GC-vägens dragning påverkar boende i området, pendlare, besökare, motionärer, dem som bedriver verksamhet i området samt stadsplanerare. Detta i form av ökad tillgänglighet och säkerhet, upphandling av mark och eventuellt ändrade vyer. Det bör därför vara i samtliga av dessa målgruppers intresse att ta del av uppsatsens resultat.

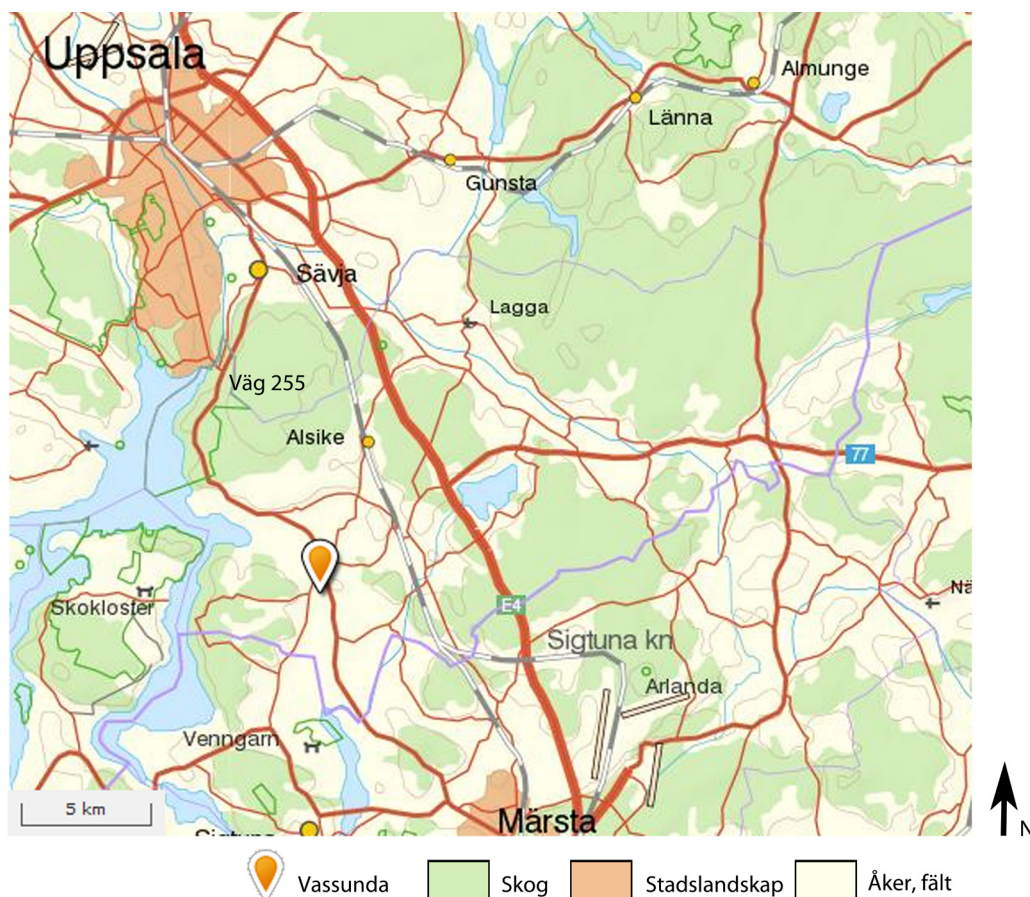
Efter samtal med Ylva Dahlström (Gruppen för cykel- och promenadväg utmed Gamla Stockholmsvägen), Helena Brämerson-Gaddefors samt Michael Eriksson (Ramböll, Uppsala) valde jag att arbeta med denna fråga då cyklisters utrymme i och runt städerna är ett högaktuellt ämne i hela landet (Löfgren 2012).

Bakgrund

Vid årsskiftet 2002/2003 bröt sig Knivsta ur Uppsala kommun för att bli självständigt (Knivsta kommun 2012). Idag går kommungränsen för Knivsta kommun direkt utanför Flottsundsbron och stadsdelen Sävja i Uppsalas södra utkant (Uppsala kommun 2010a, plankarta 3). Trafikseparerad kommunikation saknas för gående och cyklister som vill ta sig mellan de två kommunerna, såväl som mellan samhällena utmed väg 255.

¹ Michael Eriksson, Landskapsarkitekt på Ramböll samt cykelpendlare längs väg 255, personligt samtal den 19 mars 2012.

I området finns flera målpunkter som blir lättare att nå för besökare om en GC-väg anläggs. Bland annat finns flera naturreservat (Länsstyrelsen u.å.), fornlämningar (Riksantikvarieämbetet 2012), badplatser (Knivsta kommun 2011), skidbacke (Uppsala kommun 2012) samt hotell, restaurang- och SPA-verksamhet (Krusenbergs herrgård u.å.). En GC-väg mellan de två kommunerna skulle gynna såväl människor och miljö som verksamheter i området. Arbetet väver samman landskapets förutsättningar med människans hälsa och intressen.



Områdesbeskrivning

Ur kartorna från Knivsta kommuns översiktsplan (2005) kan utläsas att området runt väg 255 innehåller flera typer av natur såsom ängs-, hag- och betesmark samt skog och klassas som mosaikartat sprickdalslandskap. I samma skrift kan man se att området väster om väg 255, som gränsar till Ekoln, är av riksintresse för naturvård och ett litet natura 2000-område finns längs samma vik. Detta ligger dock så pass långt bort att det troligen inte kommer att påverka dragningen av en ny GC-väg. På kartorna är även ett stort område markerat som naturreservat, några delar klassas som värdekärna ur ett kulturhistoriskt perspektiv och några skogsområden anses särskilt viktiga för landskapsbilden. Därför är det viktigt att ingreppen i landskapet blir så små som möjligt.

Stora delar av området klassas som promenad- och strövområde med särskilt värdefull natur (Knivsta kommun 2005). Kartstudierna visade också att det finns mellan 150 och 200 fornlämningar i närområdet runt väg 255, de flesta öster om vägen vid området Fredrikslund (Riksantikvarieämbetet 2012). Vid Lunsen i Flottsund återfinns ”nyckelbiotoper och naturvärden”, områden med ”mycket höga naturvärden” och ”närrekreationsmarker” (Uppsala kommun 2010a) varför det är mycket viktigt att ta hänsyn till befintlig natur. På båda sidor om väg 255

finns stora obebyggda områden samt ett stort, långsträckt område klassat som högsta naturvärde (Knivsta kommun 2005), vilket talar för att det finns en fördel med att hålla sig nära vägen vid redan påverkat område. Vid platsbesök observerades att länsvägen är smal och krokig, med varierande bredd på vägrenen. Vägens hastighetsbegränsningen varierar mellan 70 och 80 milometer i timmen.

Begreppsprecisering

Flera begrepp behandlas i denna uppsats. Det mest centrala är landskapskaraktärsanalys, min översättning till svenska av analysmetoden som utförs med hjälp av Landscape Character Assessment Guide. Metoden förklaras längre fram, övriga begrepp preciseras nedan utifrån hur jag valt att använda dem.

- » Med påverkan på landskapet menas fysiska ingrepp såsom att avlägsna delar av, göra tillägg i eller på annat sätt ändra landskapets karaktär.
- » Natur avser i denna uppsats stora områden med växtlighet. Således räknas även trädgårdar och produktionsmark till exempel åker till natur i denna uppsats.
- » Exploaterade platser är platser som till stor del är påverkade av människan med bebyggelse, vägar och liknande strukturer.
- » Med platsens struktur menas platsens uppbyggnad, placeringen av element samt avstånden mellan dem.
- » Landskapstyp syftar till enhetlig karaktär eller användningsområde hos landskapet till exempel åker, skog eller hagmark.
- » Stråk är rörelsekanaler som människor använder eller kan använda (Lynch 1960 s. 47).
- » Element är landskapets beståndsdelar.
- » Upplevelsemässiga värden är värden som inger en positiv upplevelse, i detta fall varierade naturtyper och vyer samt en säker och lättframkomlig transportväg.
- » Med attraktiv vy/siktlinje menas utblickar mot element eller rum som är mer estetiskt tilltalande än utgångspunkten. Med estetiskt tilltalande menas positiva värden som till exempel sjöutsikt eller orörda naturområden.
- » En utsatt plats saknar element som stänger ute hot.
- » Med lantlig karaktär avses ett område med få hus av enfamiljstyp i material som trä eller sten med egenägd mark runt om.
- » Med trädgårdskaraktär avses ett område där växter och material arrangerats med estetisk avsikt.

Syfte och frågeställning

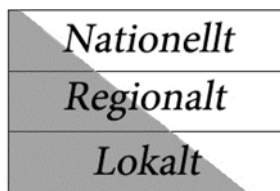
Syftet med uppsatsen är att föreslå var en gång- och cykelväg mellan Vassunda och Knivsta kan placeras för att främja människans upplevelse av landskapet samtidigt som ingreppen i landskapet minimeras. Den fråga som jag behandlar i uppsatsen är således: var bör en gång- och cykelväg placeras mellan Uppsala och Vassunda för att ge användarnas positiva sinnesintryck, öka säkerheten samt tillgängligheten till natur- och kulturvärden utan stora ingrepp i landskapet?

Avgränsningar

Området som undersöktes är begränsat till cirka 18 kilometer längs väg 255, från stadsdelen Sävja i Uppsala till Vassunda i Knivsta kommun då dessa platser har planerade respektive befintliga cykelnät att knyta samman med (Knivsta kommun 2010). Arbetetiden är begränsat till vårterminens senare hälft.

Undersökningen begränsades till en LCA-analys som baserades på litteratur-

och kartstudier samt platsbesök. I uppsatsen låg fokus dels på att minimera ingrepp i naturen, dels på cyklisters och fotgängares upplevelsevärden. Naturligtvis finns fler aspekter som påverkar var en GC-väg ska placeras såsom ekonomi samt praktiskt genomförbarhet. Då fokus i detta arbete låg på människan och landskapet kommer dock inte specifika projekteringslösningar för GC-vägar att behandlas.



Figur 2. Detaljeringsgraden i arbetet. Den grå delen visar hur stor vikt som lagts vid varje nivå. Arbetet berör nationella aspekter övergripande för att sedan gå djupare in på regionala och framförallt lokala aspekter.

En övergripande studie gjordes på det nationella planet beträffande bland annat riksintressen. Studier på det regionala planet bestod av bland annat undersökning av kommunernas arbete inom framtida cykelplanering. Huvuddelen av studierna i projektet låg på det lokala planet, såsom platsens specifika förutsättningar. Dessa studerades med hjälp av Landscape Character Assessment Guide, vilken behandlas vidare nedan.

Metod

Då studien utfördes på en övergripande nivå valde jag att använda mig av Landscape Character Assessment Guide, som är ett hjälpmedel för att karaktärisera och bedöma landskap. Landscape Character Assessment, förkortat LCA, inriktar sig särskilt på de visuella och upplevelsemässiga aspekterna (The Countryside Agency 2002, s. 2-3) som låg till grund för mitt arbete. Analysen är utvecklad för att studera mönster snarare än detaljer och passar därför bra till storskaliga projekt (The Countryside Agency 2002, s. 18). För att komplettera materialet använde jag mig av enstaka samtal med personer som är bekanta med omgivningen. Med hjälp av LCA-metoden ringade jag in värden som har betydelse för mitt syfte och mitt program och kunde utifrån detta göra en bedömning av var en GC-väg bör placeras i området.

Landscape Character Assessment

Landscape Character Assessment är en analysmetod som används för att ta reda på landskapets olika värden - dessa värderas och bedöms sedan utifrån ett förutbestämt syfte (The Countryside Agency 2002, ss.1-2). Modellen är framtagen i Storbritannien och Skottland genom ett samarbete mellan *Scottish Natural Heritage Landscape Group* och *the Countryside Agency's Countryside Character Advisory Group* (The Countryside Agency 2002). Jag kom i kontakt med metoden under landskapsarkitektutbildningen vid Sveriges Lantbruksuniversitet.

LCA-modellen utgörs av två delar vilka illustreras i figur 3. I det första momentet bestäms syftet med analysen samt dess omfång för att sedan samla in information genom litteratur- och kartstudier samt fältundersökningar (The Countryside Agency 2002, ss.6-7). Litteratur- och kartstudiedelen består i att ta fram sådan områdesinformation som inte alltid syns på platsen. Det kan handla om platsens historia, framtidsplaner samt information för att lättare avgöra vilka

förutsättningar som finns på platsen inför fältstudien. Därefter görs en områdesindelning, även kallad klassificering, efter de landskapstyper som finns på platsen samt en beskrivning av de olika områdena (The Countryside Agency 2002, s. 6). I moment två sammanställs informationen för varje område för att sedan bedömas, tolkas och värderas utifrån syftet (The Countryside Agency 2002, s. 6).

Steg 1	Definiera syftet	Moment 1 Kartläggning
Steg 2	Kart- och litteraturstudier	
Steg 3	Fältundersökning	
Steg 4	Klassificering och beskrivning av områdena	
Steg 5	Beslut om hur resultatet ska bedömmas	Moment 2 Bedömning
Steg 6	Bedömning	

Figur 3. Förenklad figur över LCA-metoden. I första momentet samlas fakta om området in för att i nästa moment vägas mot syftet med studien. © The Countryside Agency 2002 med egen bearbetning.

Arbetsgång

Arbetet följde LCA-metoden där syftet för LCA:n definierades till syftet för uppsatsen. Utifrån detta syfte utarbetades programpunkter som sedan låg till grund för bedömningen av platsen. Ju fler punkter som uppfylldes i programmet, desto bättre lämpade sig platsen för dragning av en GC-väg.

Jag studerade området via ortofoto för att få en första uppfattning om vilka landskapstyper samt vilken rumsstruktur som troligen skulle upplevas inom området. Områdesinformation erhöles även genom samtal med Ylva Dahlström, ordförande i *Gruppen för cykel- och promenadväg utmed Gamla Stockholmsvägen*. Litteraturstudier gjordes för att ta reda på framtidsplaner såväl som om det fanns några tidigare utredningar i området. Till detta användes främst sökmotorn Epsilon samt kommunernas hemsidor. Kartstudier användes för att lokalisera historiska värden som fornlämningar, naturvärden och naturreservat.

Utifrån den information jag fick fram i kart- och litteraturstudier gjordes en preliminär områdesindelning baserad på landskapstyperna och rumskänslan i landskapet samt ett fältprotokoll till fältstudien. För att lära känna området gjordes platsbesök, varpå områdesindelningen reviderades för att bättre stämma överens med de faktiska upplevelserna på platsen med vikt på de olika landskapstyperna. Fältstudien gjordes med hjälp av fältprotokollet där framförallt programpunkterna beaktades. Syftet var att lokalisera värden av betydelse för dragningen av GC-vägen. Informationen som samlades in i varje område sammanställdes enligt steg fyra i figuren ovan, så kallad områdesbeskrivning. Fältstudien gjordes under mars och april månad under växlande molnighet samt lättare regn.

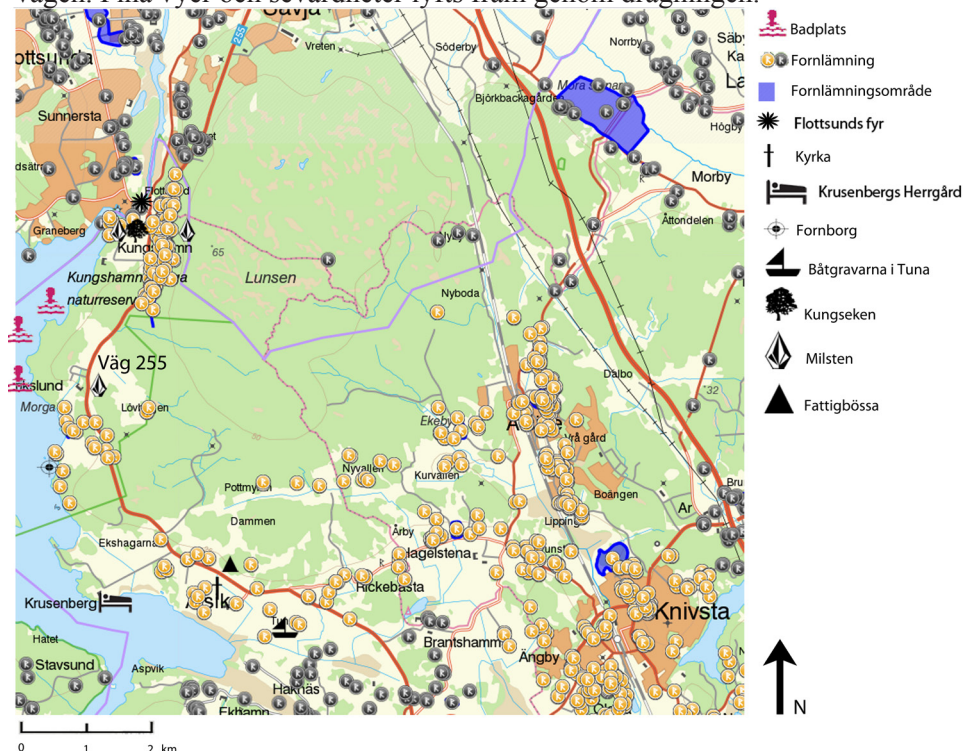
Då jag ansåg det säkrare att dra GC-vägen på en sida om länsvägen delade jag upp bedömningen i två steg. En första bedömning bestod i att jämföra den östra respektive västra delen av varje område mot programpunkterna. Den del som uppfyllde flest programpunkter ansågs lämpligast. I nästa bedömning jämfördes endast denna sida av vägen med programpunkterna för att hitta den plats inom området som uppfyllde flest programpunkter. Bedömningarna redovisas i två steg, *beslut om sida* respektive *förslag på dragning*, i resultatavsnittet nedan.

I denna del redovisas resultaten både från de teoretiska och de praktiska studierna av området. De programpunkter som tagits fram är främst baserade på litteraturstudier samt egna åsikter. Litteraturstudier ligger även tillsammans med kart- och fältstudier till grund för områdesindelningen, vilken är baserad på de olika landskapstyperna och rumskänslan i landskapet. Fältstudien samt bedömningen redovisas nedan under respektive område. Analysen av informationen resulterade i föreslagen vägdragning som finns att ta del av sist i detta avsnitt.

Programmet består av punkter som främjar människans upplevelse samtidigt som ingreppen i landskapet minimerades:

- » Placera GC-vägen på en sida om vägen.
- » Bibehålla landskapets karaktär.
- » Spara äldre vegetation.
- » Skydda och ta hänsyn till natur- och kulturvärden (se figur 4).
- » Göra små fysiska ingrepp.
- » Tillgängliggöra besöksmål (se figur 4) och bostadsområden.
- » Främja attraktiva vyer.
- » Uppnå trygghetskänsla.
- » Ha en låg bullernivå.
- » Undvika fragmentering av landskapet.

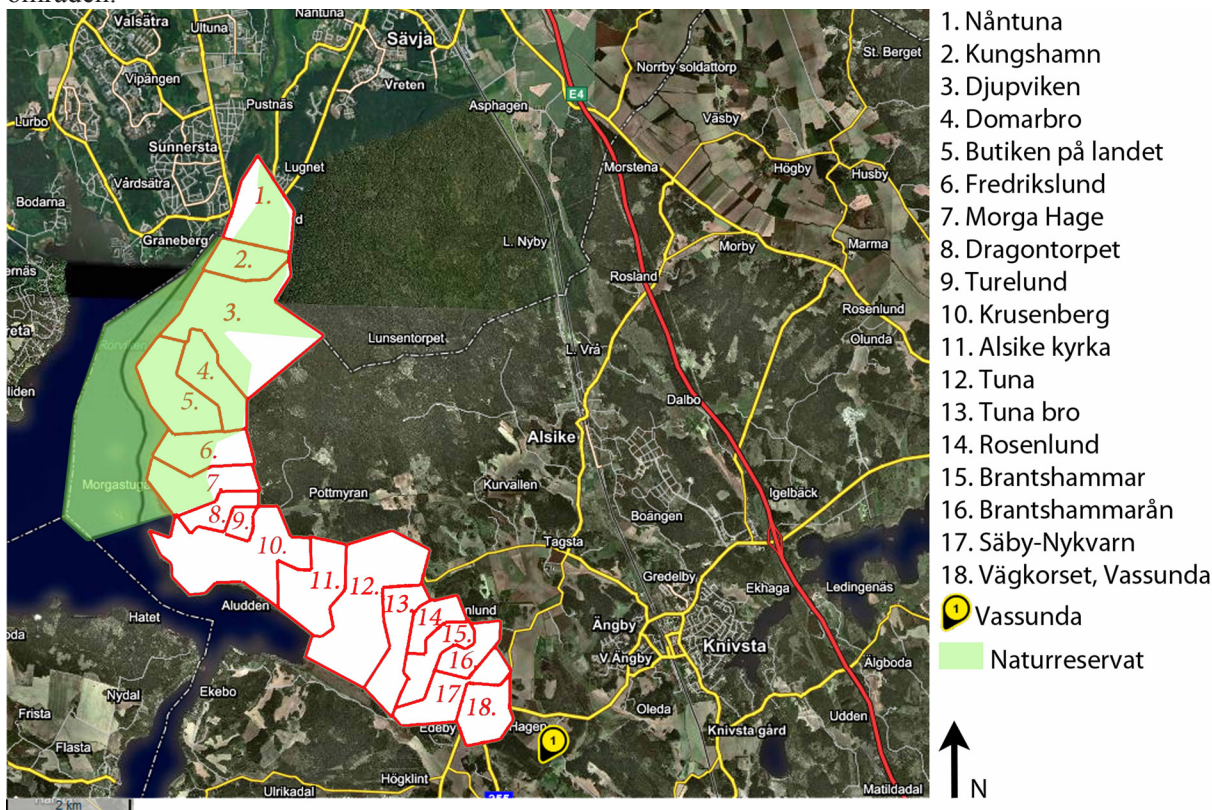
Skogsområden undviks då de innebär att en stor mängd äldre vegetation måste tas bort. Likaså föredras flacka eller svagt böljande markpartier då förändringarna i topografin inte blir så stora samtidigt som tillgängligheten ökar. Offentliga byggnader samt bostäder ska i största möjliga mån göras nåbara genom GC-vägen. Fina vyer och sevärdheter lyfts fram genom dragningen.



Figur 4. Området längs väg 255 innehåller ett stort antal natur- och kulturvärden. Hänsyn måste tas så att dessa inte riskerar att förstöras samtidigt som de bör tillgängliggöras för dem som vistas i området. © Riksantikvarieämbetet u.å. med egen bearbetning samt Ylva Dahlström 2012.

Områdesindelning

I enlighet med steg fyra i LCA-metoden delades landskapet runt väg 255 in i mindre områden vid inventeringen. Områdesindelningen sträcker sig från Uppsala i norr till Vassunda i söder, och omfattar 18 områden. För att lättare följa arbetet tilldelades områdena namn efter samhällen eller gårdar som fanns i respektive områden.



Figur 5. Områdesindelning. Gränserna är ungefärliga. © Eniro/Krak. Karttakeskus. Mapy Navigo och Lantmäteriet Medgivande I2012/0021 med egen bearbetning samt Knivsta kommun 2005.

Områdesbeskrivning- och bedömning

Nedan beskrivs och bedöms de olika områdena.

Område 1: Nåntuna

Område 1 tillhör Uppsala kommun, och består av bebyggelse samt naturområden mellan Flottsundsbron och Nåntuna-Sävja. Området har en lantlig karaktär med hagmarker och skogsområden, dock finns ingen särskilt bevarandevärd vegetation. Här finns två olika bilvägar, vilka båda kopplas till väg 255. Här hävdar Uppsala kommun (2009) att länsvägen närmast ån kan användas av fotgängare och cyklister utan någon stor säkerhetsrisk. Länsvägen är dock smal och krokig med en hastighet på 70 km/h. Den västra sidans topografi varierar mellan platt och lätt böljande, med en svag sluttning ner mot Fyrisån. Den östra sidans terräng varierar från branta sluttningar i skogen till flacka åkrar. Fornlämningar finns framförallt på den östra sidan, bostäder finns utspridda i hela området. Området har fina vyer mot Fyrisån och varierad vegetation, men är delvis begränsat av stängsel runt hagmarkerna. Området känns lugnt och säkert då trafiken inom området upplevs låg. Längs med den västra bilvägen är även bullernivån lägre än längs den östra. På grund av de båda bilvägarna genom området känns området redan uppdelat i flera delar.

Bedömning

Gång- och cykelvägen läggs med fördel i den västra delen där bostäderna sträcker sig hela vägen genom området. En dragning genom naturbetesmarkerna på samma sida skulle fragmentera marken och göra den svårare använd. Om marken mot ån har de geologiska förutsättningarna skulle detta vara ett alternativ med attraktiva vyer. Områdets östra delar består av kuperad terräng genom skog och det behövs stora ingrepp för att anlägga en GC-väg här.

Område 2: Kungshamn

Område 2 börjar efter Flottsundsbron och utgörs av omgivningarna runt Kungshamn med stora skogspartier i öst och åker- och beteslandskap i väst. Östra sidans skogområde är av äldre karaktär, medan den västra sidan företrädesvis innehåller yngre vegetation. Hela sträckan är del av naturreservatet Kungshamn-Morga. Östra sidan innehåller flera fornlämningar, medan sevärdheter som Flottsunds fyr och Kungseken finns på västra sidan. På var sida om vägen finns också en milsten. Östra sidans siktlinjer är begränsade av den täta vegetationen. Västra sidan erbjuder värdefulla siktlinjer mot vattnet och det storskaliga landskapet ger en känsla av utsatthet. Ljudet från bilvägen är påtagligt en bra bit in. Området delas i två delar genom de två skilda karaktärerna på var sida om vägen.

Bedömning

Den östra sidans topografi gör att ingreppet blir större. Denna del är dessutom relativt oexploaterad och bör därför bevaras. Den västra sidan av Kungshamn är inbjudande och har fördelaktig topografi. Dragningen bör anpassas så att siktlinjer mot vattnet skapas.

Område 3: Djupviken

Djupviken består av tät blandskog som korsas av länsvägen och små grusvägar. Vegetationen är enhetlig över hela området och området ingår till stor del i Kungshamn-Morgas naturreservat. I östra delen finns flera fornlämningar. Höjdskillnaderna är små inom hela området, liksom exploateringen. I den västra delen ligger en anvisad badplats. Inga särskilt attraktiva vyer finns i området. Buller kan uppfattas längs vägen men övriga delar upplevs lugna och säkra. Området känns väl sammanhållet på grund av den enhetliga karaktären.

Bedömning

Området besitter inga utmärkande värden på någon av sidorna, det är enhetligt uppbyggt med liknande topografi. Däremot bör badplatserna på den västra sidan tillgängliggöras. Hänsyn ska tas till att området är naturreservat och GC-vägen bör placeras så att fragmentering undviks.

Område 4: Domarbro

Där skogen övergår till åker börjar område 4, Domarbro, som utgörs av ett öppet, böljade åkerlandskap avgränsat med vegetation och stängsel. Platsen innehåller värdefulla biotoper såsom åkerholmar och hela området är naturreservat. Höjdskillnaderna inom området är små och det finns flera transportvägar för både fordon och fotgängare vilket gör området lättillgängligt. De perceptuella värdena varierar inom området som på grund av sin öppenhet känns utsatt, och bullret från vägen är påtagligt. Samtidigt skapar den enhetliga strukturen på platsen en lugn och säker miljö. Området känns sammanhållet på grund av sin likartade karaktär.

Bedömning

Området runt Domarbro är enhetligt och det finns inga speciella kvalitéer att ta hänsyn till. Den öppna åkern saknar vind- och solskydd.

Område 5: Butiken på landet

Område 5 består av hagmark med jämnt utspridda träd. Vegetationen i området är enhetlig och även detta område tillhör Kungshamn-Morga-reservatet. En del av åkerlandskapet sträcker sig in bakom herrgården på västra sidan, där gårdsbutiken Butiken på landet inryms. Nere vid Ekoln ligger flera anvisade badplatser. Landskapet erbjuder attraktiva vyer åt flera håll och upplevs småskaligt, intimt och skyddat. Bullernivån skiljer sig inte märkbart från övriga områden. Området är enhetligt i sin karaktär.

Bedömning

Landskapet ser i stort sett likadant ut på båda sidor om vägen. Flera badplatser samt gårdsbutiken *Butiken på landet* ligger på västra sidan, en förbindelse i form av en GC-väg skulle öka tillgängligheten till dessa platser.

Område 6: Fredrikslund

Fredrikslund består av flera olika naturtyper: hagmark, åker, skog och sandstrand. Skogen ligger på östra sidan om vägen men ungefär på mitten av området sträcker den sig in en bit på västra sidan om vägen och bildar en stor dunge. Även detta område omfattas av naturreservatet och innehåller mycket äldre vegetation. Även om naturtyperna varierar är landskapet konstant flackt men något sluttande ned mot Ekoln. En milsten finns på östra sidan av vägen. Skogen begränsar vyerna från länsvägen, däremot erbjuds fina vyer mot vattnet längre väster ut. Området uppfattas som lugnt och skyddat. Bullernivån utmärker sig inte jämfört med övriga områden. Området kan delas in flera delar på grund av sina varierande naturtyper.

Bedömning

Till största del är både den östra och västra sidan i området likvärdiga. I väster finns dock möjlighet att dra GC-vägen över åkermarken en del av sträckan vilket betyder att mer skogsvegetation kan sparas. Badplatsernas tillgänglighet ökar om GC-vägen placeras på den västra sidan.

Område 7: Morga Hage

Morga Hage består av gles blandskog och kuperad terräng. Vegetationen skiljer sig något åt med övervägande lövvegetation i väster samt barrvegetation i öster. Sträckningen omfattas av naturreservatet. Tillgängligheten begränsas av topografin samt avsaknaden av infrastruktur. Området innehåller ingen bebyggelse och känns enhetligt och storskaligt. Inga utmärkande vyer finns i området. Det glesa skogspartiet upplevs lugnt och skyddat. Bullernivån är densamma som för övriga områden. Området känns sammanhållet.

Bedömning

Liksom flertalet andra delområden är Morga Hage ett enhetligt område där vägdragningen får liknande konsekvenser för landskapet oavsett plats. För att inte dela området i mindre, splittrade fragment bör vägen i detta område läggas nära bilvägen.

Område 8: Dragontorpet

Området runt *Dragontorpet* består av ett stort skogsområde med äldre bebyggelse. Ett litet område upptas av ett öppet fält med hagmark och en del av naturen runt byggnaderna är inhägnad och/eller har trädgårdskaraktär. Området är en del av naturreservatet. Topografin skiftar mellan platt och sluttande. Tillsammans med dräneringsdiken och stängsel skapar bebyggelsen tydliga gränser runt vägområdet som upplevs avgränsat och trångt. Längre in i området uppfattas platsen som skyddad och lugn, i övrigt finns inga utmärkande perceptuella värden inom området.

Bedömning

Bebyggelsen går på flera ställen hela vägen fram till länsvägen. Detta gör att GC-vägen inte kan placeras i anslutning till länsvägen. Skogspartiet kommer att påverkas genom avverkning av vegetation. En placering i västra sidans åkerlandskap innebär mindre avverkning.

Område 9: Turelund

Länsvägen korsar område 9 med en mycket skarp kurva. Området utgörs av äldre skog. Gränsen för naturreservatet Kungshamn-Morga går längs bilvägen, där den västra sidan tillhör reservatet och den östra ligger utanför. Stigar in i naturreservatet finns, men terrängen är kuperad och flera omkullfallna träd ligger kvar. En fornborg finns på västra sidan vid Ekoln, vilken bjuder på vida vyer över viken. Skogsområdet uppfattas som skyddat och säkert, vilket stärks av att det finns bostäder i området. Buller från vägen uppfattas inte en bit in i skogen. Området är mycket enhetligt och sammanhållet.

Bedömning

I detta område ligger naturreservatet endast på den västra sidan. Av hänsyn till detta lämpar sig en dragning av GC-vägen bättre på östra sidan. Samtidigt skulle en GC-väg på västra sidan tillgängliggöra naturreservatet. I övrigt är hela området enhetligt och likvärdigt.

Område 10: Krusenberg

Marken runt Krusenberg utgörs av stora åkermarker, beteshagar och några små skogsområden. Den högre vegetationen i området är utspridd och varierar i ålder. Topografin skiftar med landskapstyp, där större delen av området är platt. Krusenbergs herrgård och dess omgivning är välbesökta till följd av sin hotell- och konferensanläggning, en ridsportsanläggning samt ett antal bostadshus direkt intill vägen. GC-vägar är anlagda runt herrgården. Mälaren har flera vikar in i området vilka syns från flera platser på den västra sidan av vägen. Mitt ute på åkern känns området utsatt, medan det vid herrgården känns ombonat och skyddat. På grund av aktiviteter i området är bullernivån mer påtaglig i detta område än tidigare områden. De olika aktivitetsområdena delar även in Krusenbergsområdet i flera olika delar.

Bedömning

Två stora besöksmål ligger på västra sidan, vilka bör tillgängliggöras. Östra sidan består till stor del av oexploaterad hagmark och bör bevaras i nuvarande skick. Husen intill vägens västra sida skärmar tillsammans med ridanläggningen av vägen. Topografin varierar i området och GC-vägen bör läggas längs med höjdukurvorna.

Område 11: Alsike kyrka

Område 11 utgörs av Alsike kyrka med tillhörande omgivningar. Kyrkan ligger på västra sidan om vägen och omges av flackt åkerlandskap. Östra sidan av vägen utgörs av ett glest skogslandskap. Intill kyrkan ligger en kyrkogård samt ett par bostadshus och flera utspridda fornlämningar. En fattigbössa finns på östra sidan av länsvägen. Infrastrukturen runt kyrkbyn är väl utvecklad med flera typer av vägar och stigar, vilket gör området inbjudande och lättillgängligt. Även den östra sidan har väl utvecklad infrastruktur och här ligger flera bostadshus. Fina siktlinjer finns ner mot vattnet på västra sidan. Hela området uppfattas som lugnt och tryggt. Bullernivån är jämförbar med de flesta andra områden längs sträckan.

Bedömning

Omgivningen runt kyrkan är inbjudande, lättillgängligt och småskaligt. Ett välutvecklat vägnät finns redan i byn, vilket med fördel kan knytas till den nya GC-vägen. Östra sidan består av skogslandskap vilket kräver ett större landskapsingrepp då vegetation måste tas bort utmed hela sträckan.

Område 12: Tuna

Västra sidan av Tuna består till största del av stora, flacka fält, medan den östra sidan utgörs av ett böljande skogslandskap med flera bostadshus närmast vägen. På västra sidan finns fornlämningar i form av båtgravar. Denna sida bjuder även på attraktiva vyer mot kyrkan och sjön. Platsen är öppen och utsatt men känns ändå trygg på grund av bebyggelsen. Bullernivån är jämförbar med andra delar längs sträckan. Området skiljer sig på de båda sidorna av vägen på grund av de olika användningsområdena.

Bedömning

Landskapstypen på den västra sidan om vägen lämpar sig bäst för anläggning av GC-väg då ingreppen i ett platt och öppet landskap blir mindre än i ett kuperat med mycket vegetation. Vyerna på västra sidan mot kyrkan och vattnet bör främjas genom att GC-vägen dras längs med höjdkurvorna och en bit in i området.

Område 13: Tuna bro/Hasselbacken

Området Hasselbacken består av stora flacka fält med spannmålsodling. Ett par små skogspartier och buskage finns i området, liksom små, enstaka träd och slyvegetation. En liten å flyter genom landskapet i öst-västlig riktning. På östra sidan av vägen finns bostadshus, vilka skapar starka färgkontraster mot omgivande landskap. Marknivån är tämligen konstant och det finns attraktiva vyer ut från området. Skalan varierar inom området och i väster upplevs platsen väldigt öppen och utsatt, medan den i öster är väl avgränsad. Bullernivån är inte utmärkande. Området är väl sammanhållet.

Bedömning

Topografin och vegetationen är likadan på båda sidor vilket innebär att konsekvenserna för landskapet blir små. Den befintliga bron över ån bör utnyttjas.

Område 14: Rosenlund

Område 14 skiljer sig starkt åt mellan de olika sidorna av vägen. Västra sidan utgörs av ett storskaligt, böljande åkerlandskap medan östra sidan om vägen utgörs av en småskalig skogsplåtå med bebyggelse och brant sluttning ner mot vägen. Inga särskilda vegetations- eller kulturvärden finns i området. De olika

landskapstyperna kontrasterar mot varandra, men både den småskaliga delen på östra sidan samt den rymligare och öppna delen på västra sidan upplevs som säkra. Inga utmärkande vyer finns inom området och bullernivån kan jämnställas med övriga områden. På grund av sina skilda karaktärer på var sida om länsvägen känns området uppdelat i två delar.

Bedömning

Västra sidan lämpar sig bäst ur landskapsupplevelsesynpunkt. Denna sida är också mycket mer tillgänglig topografiskt. På östra sidan upptar bebyggelse en stor del av landskapet närmast vägen och en eventuell GC-väg skulle behöva dras långt upp i skogen. Däremot är det viktigt att kunna ta sig från bostäderna till GC-vägen.

Område 15: Brantshammar

Området består av mycket stora, öppna fält med långa siktlinjer. Hög vegetation förekommer i form av skogspartier i områdets utkant. I området finns en avtagsväg mot Brantshammar där Brantshammar stuteri (Brantshammar stuteri 2012) och Habia plastindustri (Lantmäteriet u.å. Terrängkarta) ligger. Byggnation saknas längs länsvägen, vars omgivningar istället avgränsas av skillnader i markmaterial och stängsel för hagmarker. Området bjuder på attraktiva vyer så väl inom området, som in i och ut ur området. Den stora skalan skapar ett lugn samtidigt som den är exponerande. Ljudnivån i området är jämförbar med övriga områden. Området är väl sammanhållet.

Bedömning

Topografin är likvärdig i området som består av åkerlandskap. Skogspartiet på västra sidan utgör ett vindskydd. Östra sidan är inhägnad och kräver större ingrepp.

Område 16: Brantshammarån

Området består av stora åkrar i väster med långa siktlinjer men avgränsas tydligt i utkanterna av skogspartier. Östra sidan består av skog med övervägande barrträd och kuperad terräng. En av Brantshammaråns förgreningar sträcker sig genom området och rinner hela vägen ned till Mälaren. Ett flertal fornlämningar finns utspridda i området, i övrigt finns inga särskilda besöksmål. På östra sidan ligger ett stort antal hus utspridda med stora mellanrum. Platsen känns trygg på grund av sin bebyggelse, men bullret från vägen är påtagligt i området. Området upplevs som uppdelat i östra och västra sidan på grund av sina karaktärsskillnader.

Bedömning

Den västra sidan har lämpligare terräng då den är flackare. En placering i öst skulle medföra att en stor del äldre vegetation skulle behöva tas bort. GC-vägen bör placeras en bit från vägen för att undkomma bullret.

Område 17: Säby-Nykvarn

Bebyggelsen i Säby-Nykvarn utgörs av en hästgård och ett litet samhälle som ligger nära vägen på östra sidan. Omgivningen består framförallt av åker och är platt i väster, medan det i öster är böljande och sluttar skarpt ner mot länsvägen. Ett par fornlämningar finns i området såväl på västra som östra sidan. Inga särskilda vyer finns i området. Området är öppet vilket gör det vindutsatt, visst vindskydd finns mellan åker- och skogsbryn. Fälten är små och området känns

därför tryggt. Bullernivån är jämförbar med övriga områden. Området känns väl sammanhållet.

Bedömning

Topografin är mer fördelaktig i väst. Skydd mot vinden skapas genom att vägen dras nära den höga vegetationen. I öst skapar bebyggelsen en barriär.

Område 18: Vägkorset, Vassunda

Området är en knutpunkt mellan bilvägarna mot Knivsta, Sigtuna, Märsta och Uppsala. En framtida cykelväg från Knivsta är planerad fram till korsningen (Knivsta kommun, 2005) och det är viktigt att tänka på hur de båda cykelvägarna ska kopplas samman. Omgivningen är småskalig och består av åkrar med ett par skogsdungar. Topografin runt vägkorset är jämn, medan den i skogspartierna är kuperad. I området finns en butik, en gammal omgjord bensinmack samt några bostadshus. Tomtgränser och byggnader går ända fram till vägen på båda sidor. Skogsdungarna sällar bort en stor del av den visuella upplevelsen av vägen, vilket gör att området upplevs skyddat från trafiken. Då detta är en plats där många områden möts upplevs området som rörigt och uppdelat.

Bedömning

Då flera besöksmål finns i området blir det viktigt för cyklister och fotgängare att kunna ta sig mellan dessa. På västra sidan ligger bebyggelsen nära länsvägen.

Beslut om sida

För att öka säkerheten för gående och cyklister valde jag att lägga GC-vägen på samma sida om länsvägen hela sträckan, och istället koppla samman öst- och väst genom övergångar där besöksmål finns.

Den östra respektive västra sidan av länsvägen jämfördes mot de uppsatta programpunkterna. För att bibehålla landskapets karaktär eftersträvades jämn topografi som inte krävde stora ingrepp, vilket uppfylls till stor del på den västra sidan som har en stor andel åkerlandskap. På västra sidan finns även ett stort antal besöksmål såsom badplatser, ridanläggningar och fornlämningar samt fina vyer ner mot Mälaren på flera ställen. Den östra sidan består till största del av kuperat skogslandskap. Även denna sida innehåller besöksmål, dock inte lika många som den västra. Bostäder längs sträckan är till största del förlagda till den östra sidan.

Vid jämförelse av den västra och östra sidan visade sig den västra sidan innehålla fler besöksmål och även lämpa sig topografiskt bättre för dragningen av GC-vägen. Färre ingrepp vad gäller borttagning av vegetation behöver göras på denna sida jämfört med i öst. Ingen plats hade så stora skyddsvärden att en dragning på någon sida skulle bli omöjlig längs hela vägen. Detta resulterade i ett förslag på dragning på västra sidan där marken är jämn och äldre vegetation kan bevaras i största möjliga mån, avskilt från trafiken samt med avstickare till upplevelsevärden.

Förslag på dragning

I Nantuna finns flera alternativ för dragning av GC-vägen. Det första alternativet längs ån ger fina vyer, men ingreppen i landskapet blir tämligen stora. Det andra alternativet, längs länsvägen, passerar fler bostadshus och blir således mer tillgänglig. Ur ingreppsmässigt perspektiv är det lämpligt att bredda bilvägen med

cykelfält för att undvika små restområden mellan de båda vägarna.

Genom att placera GC-vägen en bit in i området i Kungshamn, samt skilja bil- och GC-väg åt med en plantering, får man bukt med problemet med känslan av utsatthet och buller. GC-vägen blir dessutom lätt att binda ihop med område 1 om den placeras en bit in i området.

I området Djupviken dras cykelvägen nära länsvägen för att undvika fragmentering och röjning av äldre vegetation.

I Domarbro placeras GC-vägen i västra sidans åkerlandskap. En övergång bör skapas mellan östra och västra sidan för att tillgängliggöra naturreservatet. En trädrad längs GC-vägen tillför skugga varma dagar samt ger ett visst vindskydd.

I område 5 placeras GC-vägen på västra sidan för att öka tillgängligheten till badplatser och butiken. GC-vägen dras längs länsvägen för att ge pendlare kortast möjliga väg utan att dragningen inkräktar på gården.

I Fredrikslund placeras GC-vägen mellan skogsbrynet och åkerkanten på västra sidan så att ingrepp i skogspartiet undviks.

GC-vägen placeras längs med länsvägen i Morga Hage för att undvika fragmentering samt minska röjningen av äldre vegetation.

GC-vägen dras bakom bebyggelsen vid Dragontorpet, vilket gör det enkelt för de boende att utnyttja GC-vägen.

Naturreservatet i Turelund bör tillgängliggöras genom dragning av GC-vägen på den västra sidan. En bred remsa med vegetation bör sparas mellan länsväg och GC-väg för att skärma av trafiken. GC-vägen dras även bakom bebyggelsen.

I Krusenbergs finns två möjligheter till placering. Det första alternativet är att bredda länsvägen och dra GC-vägen längs dennas västra sida för att på så sätt fånga upp de boende längs vägen. Alternativ två är att dra GC-vägen längs åkern, bakom ridanläggningen och bebyggelsen i området. Detta ger större upplevelsemässiga värden men också större ingrepp på naturen. Alternativ två är att föredra då upplevelsen främjas både ur säkerhetssynpunkt samt ur visuella- och hörselaspekter. En GC-väg bör också dras längs med den smala bilvägen ner till Krusenbergs Herrgård för att underlätta färden dit.

Vid Alsike kyrka dras GC-vägen på västra sidan i det flacka åkerlandskapet, med möjlighet att ta sig hela vägen fram till kyrkan. GC-vägen placeras nära länsvägen för att minimera ingreppet. En övergång till bostäderna på östra sidan bör skapas.

GC-vägen dras på den västra sidan av Tuna, längs med höjdkurvorna och i svag riktning mot vattnet för att ta tillvara vyerna. En säker övergång till bostadsområdet på östra sidan av vägen bör skapas.

Även i Hasselbacken placeras GC-vägen nära länsvägen för att kunna utnyttja befintlig bro över ån. Denna bro används idag av biltrafiken och det är viktigt att trafiken separeras ordentligt med olika körfält.

GC-vägen dras på den västra sidan av Rosenlund med en övergång till bostäderna på den östra sidan. GC-vägen dras nära länsvägen för att undvika fragmentering av landskapet.

Genom att lägga GC-vägen i skogsbrynet i Brantshammar-området förhindras fragmentering av de olika landskapstyperna. Skogspartiet skapar vindskydd och vyerna ut mot fälten bevaras.

Vid Brantshammarån gör topografin och vegetationen det mest lämpligt att placera GC-vägen på västra sidan, nära vägen för att undvika fragmentering. Planteringar mellan GC- och bilväg skiljer vägarna åt visuellt.

I Säby-Nykvarn placeras GC-vägen i skogsbrynet för att ingreppet i landska-

pet ska bli litet samtidigt som skogspartiet fungerar som vindskydd. Den jämna topografin i väster gör GC-vägen bekväm att färdas på. En övergång bör skapas till gården på östra sidan.

Då besöksmålen runt vägkorset i Vassunda ligger utspridda är det viktigt med en övergång över länsvägen. GC-vägen kan inrymmas på breddad länsväg, men ur säkerhets- och upplevelsemässig synpunkt bör den separeras från länsvägen. GC-vägen placeras därför bakom bebyggelsen, vilket betyder större ingrepp i naturen då vegetation måste röjas ur skogen. Topografin i skogsområdet är kuperad varför GC-vägen bör följa höjdkurvorna.



Figur 6. Förslag till dragning av GC-väg samt befintliga/planerade GC-nät att ansluta till. Terrängkarta.
© Lantmäteriet Medgivande I2012/0021 med egen bearbetning.

Diskussion

Syftet med denna uppsats var att undersöka var en gång- och cykelväg kunde placeras för att främja människans upplevelse samtidigt som ingreppen i landskapet minimeras. Detta har gjorts med hjälp av en landskapskaraktärsanalys. I detta kapitel diskuteras resultatet från studien samt LCA-metoden som verktyg för en gestaltning på landskapsnivå.

Metod

Arbetet med metoden gav ett bra helhetsperspektiv för platsen, men i och med att det är upp till utföraren att bestämma vilka aspekter som ska inventeras (The Countryside Agency 2002, ss. 30-36) kan det bli svårt att tolka resultatet. Används samma fältprotokoll överallt går det lätt att jämföra olika platser, samtidigt kan man med ett förutbestämt fältprotokoll gå miste om flera aspekter och värden då platserna skiljer sig åt och det är en del av karaktäriseringen. Varje analys är anpassad till ett syfte och en ny studie behöver göras om syftet eller perspektivet på projektet ändras.

Metoden är väldigt talande utifrån landskapets perspektiv men viktiga faktorer så som ekonomiska begränsningar faller bort. Metoden är en form av expertbedömning (The Countryside Agency 2002, s. 1) och det finns inga krav på att ta del av användarnas perspektiv. Den tilltänka målgruppen skulle kunna engageras genom att komplettera metoden med intervjuer. Framförallt perceptuella aspekter som säkerhet och vyer kan ge stora felkällor om de baseras på en persons bedömning. Landskapet är ett föränderligt element (The Countryside Agency 2002, s. 19) varför resultaten kan ha påverkats av flera faktorer. Årstid, väder samt ålder på vegetationen är exempel på vad som kan ha påverkat upplevelsen av landskapet.

Metoden att söka fakta eller inventera området spelar stor roll för hur resultatet blir liksom studiens skala och detaljeringsnivå. Att beakta är att LCA-metoden endast är en metod av många som landskapsarkitekter använder sig av och den tar inte upp alla aspekter såsom sociala aspekter eller hur människor rör sig i området. För att få ett så komplett resultat som möjligt bör flera metoder användas med olika utgångspunkter. Eftersom syftet med undersökningen var bestämt innan inventeringen utfördes, kunde resultatet ha gynnats av en subjektiv bedömning där inventeringen inriktades på specifika kvalitéer.

Resultat

I denna undersökning var syftet att ta reda på var en GC-väg bör projekteras med hänsyn både till människor och natur. Då studier gjordes i flera källor vill jag hävda att resultatet är tillförlitligt inom ramen för vad syftet behandlar. Då de värden som beaktas i karaktäriseringen är av stor vikt för bedömningen, kan resultaten bli väldigt olika beroende på vilka aspekter som beaktas i fältprotokollet.

Utifrån resultatet kan flera möjliga lösningar nås, den jag presenterar behöver inte vara den enda, eller den som av alla anses vara den bästa utifrån syftet. Då analysen har utförts över ett stort område har fältundersökningen gjorts med hänsyn till landskapskaraktärer och stora landskapselement. Det innebär att det kan finnas flera aspekter som försumrats vid fältundersökningen. Några detaljer har

alltså inte studerats. Detsamma gäller litteraturstudien där aspekter kan ha gått miste om på grund av tids- och ämnesavgränsningar.

Dragningen påverkar boende i området då tillgängligheten och troligen folkintensiteten ökar. Näringslivet i området gynnas av ökad tillgänglighet vilket kan innebära ökad efterfrågan för ny verksamhet och på sikt högre exploatering. Om Uppsala och Knivsta kommun binds ihop genom GC-vägen kan det stärka bandet mellan kommunerna och samtidigt göra Knivsta kommun, dit största delen av den nya GC-vägen hör, konkurrenskraftigare med underlättade pendlingsmöjligheter. En ny GC-väg kan bidra till ökad motion, bättre hälsa (Svensk Cykling 2011), kontakt med naturen samt även minskade utsläpp från motorfordon. En GC-väg kan innebära viss konkurrens till lokaltrafiken, framförallt under sommarmånaderna. Landskapskaraktären kommer till viss del att påverkas oavsett dragning. Genom mitt förslag bör dock ingreppet i landskapet bli minimalt utan att det påverkar människans upplevelsevärden negativt. GC-vägens fördelar med trafiksäkerhet, minskade utsläpp och ökad folkhälsa är så stora att de dessutom borde väga tyngre än ingreppet.

Resultatet av studien bör framförallt beaktas av stadsplanerare som jobbar med området samt övriga inom samma yrkeskår då det är ett exempel som tar hänsyn till flera aspekter. Resultatet bör i lokalt perspektiv väcka intresse hos politiker för att främja hälsa och miljö samt långvarigt nyttjande av naturresurserna. Studien och dess syfte kan vara till hjälp i framtida projekt av liknande karaktär. Resultatet av min studie ledde till flera nya frågor. Vem som tar ansvaret för dragningen av en GC-väg som sträcker sig mellan två kommuner blir centralt såväl för stadsplanerare samt för dem som kommer att använda GC-vägen. Vidare behöver studier göras i ekonomiska förutsättningar samt i anläggningsförfarande. Intressant är om möjligheten finns att kombinera människans intresse med minimal inverkan på naturen och miljön.

Vad gäller LCA som metod är det intressant om och hur den fungerar i olika skalor samt hur resultatet påverkas av antalet personer som gör analysen samt vilka personer som utför dem. Detta är frågor som bör ligga till grund i utvecklingen av den landskapsanalysmetod som tas fram anpassad till svenska förhållanden (Sveriges Lantbruksuniversitet och Swedish National Heritage Board 2012).

Resultatet av studien visar att människans intressen, hälsa och miljö kan utvecklas och främjas med hänsyn till naturen. Detta är i linje med landskapskonventionen (Riksantikvarieämbetet 2012) men också en nödvändighet för att bevara naturen.

Referenser

- Brantshammar Stuteri (2012). [Elektronisk] Brantshammar Stuteri. Tillgänglig: <http://brantshammar.se/> [2012-04-16]
- Dahlström, Y. (2012) [Elektronisk] Natur- och kulturstråk söder om Uppsala "Hälsans Väg" Tillgänglig: http://www.cykelvag255-nu.se/dokument/Halsans_vag_2012.pdf [2012-04-18]
- Eniro/Krak. Karttakeskus. Mapy Navigo. Lantmäteriet/Metria (u.å) Eniro. Tillgänglig: <http://kartor.eniro.se/> Sökord Vassunda >Hybrid [2012-04-16]
- Gruppen för cykel- och promenadväg utmed Gamla Stockholmsvägen (u.å). [Elektronisk] Om oss. Tillgänglig: <http://cykelvag255-nu.se/about.html> [2012-04-11]
- Knivsta kommun (2005). [Elektronisk] Kartförteckning. Tillgänglig: <http://www.webbkampanj.com/knivsta/2006oversikt-kartor/?page=1&mode=50&noConflict=1> [2012-04-04]
- Knivsta kommun (2006) Planens huvuddrag. Tillgänglig: <http://www.knivsta.se/~media/Files/Bygga-bo-miljo/Oversiktsplaner/gamla/OP-Sammanfattning.ashx> [2012-04-04]
- Knivsta kommun (2010). [Elektronisk] Kommunstyrelsen – Utdrag ur protokoll. Tillgänglig: http://www.knivsta.se/~media/Files/Kommun-politik/Politik/Kommunfullmaktige/Kallelser/2010/100429/Digitala%20handlingar%20webb/handlingsplan_cykelatgarder_2010_2013.ashx [2012-04-16]
- Knivsta kommun (2011). [Elektronisk] Badplatser, badvatten. Tillgänglig: <http://www.knivsta.se/Uppleva-och-gora/Idrott-motion-och-friluftsliv/Simhall-och-friluftsbad/Badplatser-badvatten> [2012-04-04]
- Knivsta kommun (2012). [Elektronisk] Ung kommun med gamla anor. Tillgänglig: <http://www.knivsta.se/Kommun-och-politik> [2012-04-04]
- Krusenbergs Herrgård (u.å). [Elektronisk] Krusenbergs Herrgård. Tillgänglig: <http://www.sjonaramoten.se/krusenbergs/om-krusenbergs> [2012-04-04]
- Lantmäteriet (u.å.). Kartsök och ortnamn. Topografisk webbkarta. Tillgänglig: <http://kso.lantmateriet.se/kartsok/kos/index.html?mapE=658632&mapN=6628270&markerECoord=653576.0&markerNCoord=6621550.0&placeName=Vassunda&zoom=4&mapType=topowebbkartan> [2012-04-17]
- Lantmäteriet (u.å.). Kartsök och ortnamn. Terrängkarta. Tillgänglig: http://kso.lantmateriet.se/wmsproxy/wmsproxy?LAYERS=terrangkartan&SERVICE=WMS&VERSION=1.1.1&REQUEST=GetMap&STYLES=&EXCEPTIONS=application%2Fvnd.ogc.se_inimage&FORMAT=image%2Fjpeg&SRS=EPSG%3A3006&BBOX=650560,6620192,654656,6624288&WIDTH=256&HEIGHT=256 [2012-04-25]
- Lynch, K. (1960). The image of the city. United States of America: Massachusetts Institute of Technology
- Länsstyrelsen (u.å.). [Elektronisk] Naturreservat i Uppsala län. Tillgänglig: <http://www.lansstyrelsen.se/upsala/Sv/djur-och-natur/skyddad-natur/naturreservat/Pages/reservat.aspx> [2012-04-04]

- Löfgren, E. (2012) [Elektronisk] Cykelpendlarnas nya uppförsbacke. Dagens Nyheter, 25 mars Tillgänglig: <http://www.dn.se/nyheter/sverige/cykelpendlarnas-nya-uppforsbacke> [2012-04-16]
- Ohlsson, M. (2010). Planering av regionala cykelnät. Sveriges Lantbruksuniversitet, Uppsala.
- Riksantikvarieämbetet (u.å.) Fornsök. Tillgänglig: http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html?province=Up&parish=201,248,282,287&use_poly=true&poly=%3Cgml:Polygon%20xmlns:gml=%22http://www.opengis.net/gml%22%20srsName=%22EPSG:3006%22%3E%3Cgml:outerBoundaryIs%3E%3Cgml:LinearRing%3E%3Cgml:coordinates%20decimal=%22.%22%20cs=%22,%22%20ts=%22%20%22%3E656647.7456090171,6621245.581317205%20651488.373395078,6621139.748041022%20647916.5003238895,6628204.119226261%20651197.3318855738,6635030.365540088%20651250.2485236655,6635003.907221043%20651170.873566528,6626881.203273969%20653737.3305139745,6624685.162793164%20654954.4131900832,6621933.497612397%20656647.7456090171,6621245.581317205%3C/gml:coordinates%3E%3C/gml:LinearRing%3E%3C/gml:outerBoundaryIs%3E%3C/gml:Polygon%3E&tab=2&extent=628683.9482096485,6617111.468965998,670355.800706848,6638516.249074083&layers=Sverige;Fornl%C3%A4mningar%20geometrier;Fornl%C3%A4mningar%20symboler;Polygonlager%20f%C3%B6r%20utritning;Fornl%C3%A4mningar%20markering;&overview=0 [2012-03-27]
- Riksantikvarieämbetet (2012) [Elektronisk] Europeiska landskapskonventionen. Tillgänglig: http://www.raa.se/cms/extern/kulturarv/landskap/europeiska_landskapskonventionen.html [2012-04-04]
- Svensk Cykling (2011) [Elektronisk] Skolutmaning skapar sundare resvanor för skolbarn. Tillgänglig: <http://www.svenskcykling.se/2011/08/skolutmaning-skapar-sundare-resvanor-for-skolbarn/> [2012-04-04]
- Sveriges Lantbruksuniversitet och Swedish National Heritage Board (2012) [Elektronisk] Att värdera och beskriva landskapets karaktär, metoder och tillämpning. En svensk studie samt erfarenheter från England. Tillgänglig: <http://www.slu.se/Documents/externwebben/ltj-fak-dok/landskapsarkitektur/nyheter/Seminarium%20om%20landskapskarakterisering%20Stockholm%20V4.pdf> [2012-04-25]
- The Countryside Agency (2002) [Elektronisk] Landscape Character Assessment Guidance for England and Scotland. Tillgänglig: http://www.naturalengland.org.uk/Images/lcaguidance_tcm6-7460.pdf [2012-04-11]
- Uppsala kommun (2010a). [Elektronisk] Plankartor. Tillgänglig: http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Extern/Dokument/Bostad_o_byggande/Oversiktsplan/Oversiktsplan_2010/plankartor.pdf [2012-04-04]
- Uppsala kommun (2010b). [Elektronisk] Uppsala om 20 år – en sammanfattning av översiktsplan 2010. Tillgänglig: http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Extern/Dokument/Bostad_o_byggande/Oversiktsplan/Oversiktsplan_2010/op_sammanfattning_2010_webb.pdf [2012-04-04]
- Uppsala kommun (2012). [Elektronisk] Sunnerstabacken - Uppsala alpina center. Tillgänglig: <http://www.uppsala.se/Kulturfrid/Idrott--friluftsliv/Vinteraktiviteter/Sunnerstabacken/> [2012-04-11]